

2023 第 3 回定例会 討論 小林

私は日本共産党前橋市議団を代表して、本議会に上程された、議案第 126 号、および議案第 133 号について、反対討論を行います。

はじめに議案第 126 号、令和 5 年度前橋市一般会計補正予算についてです。

本市は 2018 年から群馬大学と産学連携による、上電中央前橋駅と JR 前橋駅間の自動運転バスの公道での実証運転を開始しすでに毎年実証を繰り返すでにその回数は 5 回に及んでいます。

2018 年度は、緑ナンバーでは初となる公道での自動走行を実施。2019 年度は、複雑な経路における自走走行検証、2 台同時運行による遠隔監視の検証、2020 年度は、ローカル 5G、路側にセンサー・カメラなどの設置による遠隔監視環境の高度化、決済を想定した顔認証でのてぶら乗降の検証。2021 年度は バスの完全自動運転、ローカル 5G や AI を使った遠隔監視システム検証 2022 年度は車体に取り付けられた 14 台のカメラや GPS などを使ってバスの自動走行を管制室から監視するなどを行なってきた。

今補正予算に、1 億 6580 万 8 千円の自動運転実証事業が計上され、実用化に向けた実証を今後も繰り返し行おうとしています。

本市は、まさに自動運転の実験場と化していますが、これは市民が求めるものでなく、市民の願いとかけ離れた事業を推進してきたと言わざるを得ません。

今市民が求めているのは、自動運転ではなく、マイタクの利用回数の拡充や、郊外などの長距離利用者の利用料金の負担軽減、ふるさとバスのドアツードア化や運行車体数を増やし待ち時間の短縮などで、実現を求める切実な要望が寄せられています。わが会派は実現を求めて議会でも取り上げてきましたが、全く前進していません。

自動運転の財源は全額国の交付金が当てられますが、これら実証実験の実施に交通政策課の手が取られ、その結果、市民が切実に求めている公共交通の課題が後回しにされてきたことは問題です。

市は公共交通の充実を願う市民の声にこそ本気で応えるべきであります。よって、本議案に賛成することはできません。

次に、議案第 133 号前橋市の議会の議員及び長の選挙におけるポスター掲示場の設置に関する条例の改正についてです。

各種選挙の投票率が年々低下する中で、いかに投票率を向上させるかが大きな課題になっています。

2021年2月7日投開票で行われた前橋市議選の投票率は、前回は0.7ポイント下回る42.92%でした。今年4月の県議選前橋選挙区は前回は1,68ポイント下回る37.36%でした。最も身近である市議会議員を選ぶ選挙に有権者の半分以上が行かないという事態になっています。

候補者は選挙ポスター、選挙公報、政策ビラ、ホームページやSNS、街頭や個人演説会などを使い、多くの有権者にいかに自身の政策や思いを伝えるかに苦心しています。

一方、有権者は、候補者を選ぶのに何を参考にするかと言えば、若い有権者にはSNSなどが効果的と言われていますが、選挙公報や候補者ポスターと答える人が多くを占めています。

そのような中で、本議案は特別の事情がある場合にはポスター掲示場の総数を減らすことができるようにしようとするものです。

公職選挙法では、ポスターの掲示場の総数について1投票区に5か所以上10か所以内において政令で定めるとされています。市内には、旧町村を中心に人口が少ない地域が点在していますが、経費削減などからそういう地域の掲示場を減らすことは問題です。そもそも、特別の事情が何を想定しているのか不明確です。

選挙は投票を通じ、政治や社会に対し主権者として権利を行使する最大の機会のひとつです。市民がこの機会を行使できる環境をしっかりと作って行くことが大切です。投票率向上のため、不在者投票所の商業施設や、学校、病院、福祉施設などへの設置を求めてきましたが、商業施設や学校に設置することは評価します。

一方、投票区の変更や統合、ポスター掲示場の設置数の減少などは、住民の意見をしっかり聞くべきであり、むやみに行うべきではありません。よって、本議案を認めることはできません。

以上、2議案についての反対討論とします。

8 都道府県の議会の議員の選挙については都道府県は、市町村の議会の議員及び長の選挙については市町村は、それぞれ、条例で定めるところにより、第143条第1項第5号のポスターの掲示場を設けることができる。9 都道府県又は市町村が前項の規定によりポスターの掲示場を設置する場合においては、当該掲示場の総数は、1 投票区につき5箇所以上10箇所以内において、政令で定めるところにより算定しなければならない。ただし、特別の事情がある場合には、当該都道府県又は市町村は、それぞれ、条例で定めるところにより、その総数を減ずることができる。10第3項から第7項までの規定は、第8項の規定によりポスターの掲示場を設置する場合について、準用する。

掲示場の総数は、一投票区につき5箇所以上10箇所以内において、政令で定めるところにより算定する。ただし、市町村の選挙管理委員会は、特別の事情がある場合には、あらかじめ都道府県の選挙管理委員会と協議の上、その総数を減ずることができる。

都道府県又は市町村が前項の規定によりポスターの掲示場を設置する場合においては、当該掲示場の総数は、一投票区につき五箇所以上十箇所以内において、政令で定めるところにより算定しなければならない。ただし、特別の事情がある場合には、当該都道府県又は市町村は、それぞれ、条例で定めるところにより、その総数を減ずることができる。

江東区「あなたが候補者を選ぶのに役立ったと思うものはなんですか？」という質問で、一位の選挙公報（54.3%）に次いで二番目に多かったのは、候補者のポスター(25.1%)。

前橋市は、今後も実験を重ねて、自動運転バスの2024年度の実用化を目指しています。

一般社団法人 ICTまちづくり共通プラットフォーム推進機構(注1、以下TOPIC)、国立大学法人群馬大学(注2、以下 群馬大学)、日本モビリティ株式会社(注3、以下 日本モビリティ)、日本電気株式会社(注4、以下 NEC)、は、群馬県前橋市において5G技術を活用した自動運転バスの公道実証を本年2月15日から28日にかけて実施します。

本実証は総務省事業である令和2年度「地域課題解決型ローカル5G等の実現に向けた開発実証」(注5)の委託を受け、自動運転バスの社会実装を目指し実施するものです。

昨今、少子高齢化の進行や都市部への人口集中などに伴い、地方では公共交通機関が縮小するなど地域毎の公共交通サービスの格差が進行しています。また、肉体的・精神的に負荷のかかるドライバーの人材不足も社会的に大きな課題となっています。

こうした中、前橋市では持続的な公共交通インフラの供給に向けて、2022年に自動運転バスを社会実装するための取り組みを推進しています。今回、その取り

組みの一環として、5G やエッジコンピューティングをはじめとする先進技術を活用し、公共交通手段であるバスを対象に自動運転の実用化に向けて実証を行い、その成果やノウハウを活かして社会実装への展開を目指します。

前橋市では 2022 年度に自動運転バスを社会実装することを目指し、2018 年度から自動運転の公道実証が行われている。群馬大学研究・産学連携推進機構次世代モビリティ社会実装研究センター (CRANTS) が、限定区間での完全自律型自動運転 (レベル 4) の実現を目指し、公道での実証実験について前橋市へ打診したことがきっかけで始まった。前橋市と群馬大学、地元バス会社の日本中央バスの 3 者協定がベースとなっている。

2018 年度は、緑ナンバーでは初となる公道での自動走行を実施。また、社会受容性調査を行い、市民が好意的に受け止めていることを確認した。2019 年度は、複雑な経路における自走走行検証、2 台同時運行による遠隔監視の検証を行った。2020 年度は、キャリア 5G 環境、路側にセンサー・カメラなどの設置による遠隔監視環境の高度化、決済を想定した顔認証技術の検証を行った。

前橋市は、2018 年度から地元のバス会社などと連携して、自動運転バスの実証実験を続けています。

この一環として、2023/1/16 日から JR 前橋駅と、上毛電鉄の中央前橋駅の間のおよそ 1 キロの区間で、民間の路線バスを自動運転で運行する実験が始まりました。運転席には運転手が座っていますが、バスは事前に設定した運行ルートを自動で走行し、車体に取り付けられた 14 台のカメラや GPS などを使って駅から 6 キロほど離れたバス会社の管制室で運行状況を監視します。

そして、運行に支障が生じた場合は運転を手動に切り替えて運転手がハンドルなどを操作して対応するということです。

前橋市は、今後も実験を重ねて運行結果を検証したうえで、自動運転バスの再来年度の実用化を目指すとしています。

実験に参加している日本中央バスの佐藤健二常務取締役は「自動運転バスが運転手不足という課題の解消につながることを期待している」と話していました